

LOS 50 DESAFÍOS
QUE TENDRÁ LA ADMINISTRACIÓN DE BOGOTÁ
2020-2023
Fundación corona
EL TIEMPO
Pontificia Universidad JAVERIANA Bogotá
Cámara de Comercio de Bogotá

LOS 50 DESAFÍOS QUE TENDRÁ LA ADMINISTRACIÓN DE BOGOTÁ 2020-2023

A partir de los análisis realizados a la gestión de estos 4 años, Bogotá Cómo Vamos entrega un panorama completo de cómo está la calidad de vida en la ciudad y en qué temas debe hacer énfasis el próximo gobernante a partir de la evolución que muestran los datos y de los análisis que realiza periódicamente el programa.

En nuestros informes se reconoce lo que va bien y requiere continuidad -para no cambiar el rumbo y mantener el ritmo- así como aquello que amerita re-direccionarse al no tener los resultados esperados.

Sin duda, hay políticas de ciudad que deben trascender más allá de los gobiernos para que sean exitosas.

Además de la seguridad y la movilidad, en la esfera pública vienen surgiendo otros temas que preocupan a los ciudadanos y que demandan de los gobiernos locales respuestas adecuadas y en mayor sintonía con las discusiones de la nueva agenda urbana y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS.

EN SEGURIDAD Y CONVIVENCIA CIUDADANA

1. Concentrar esfuerzos para reducir el hurto a personas en la ciudad

Preocupa el creciente uso de la violencia en el hurto a personas, particularmente en vía pública. La más reciente encuesta de convivencia y seguridad ciudadana del DANE revela que 4 de cada 10 robos en la ciudad se cometen bajo la modalidad de atraco y de manera violenta, cifra similar al cosquilleo. En el primer semestre de este año se registraron cerca de 318 hurtos diarios, algo así como robar dos buses de Transmilenio llenos.
El celular sigue siendo el objeto más robado. Se requiere, con urgencia, atender esta problemática, que no solo afecta la calidad de vida de los bogotanos sino que alimenta la economía ilegal (mercado negro), y las organizaciones criminales.
No hay que bajar la guardia en los logros obtenidos en la reducción de los hurtos a residencias, de vehículos y a establecimientos comerciales.

2. Fortalecer el proceso judicial

Uno de los principales retos de la próxima Administración de Bogotá es fortalecer el proceso judicial, de la mano con las autoridades responsables, de manera que exista mayor diligencia y efectividad en la captura y judicialización de los responsables de la comisión de delitos. Bogotá es la ciudad

donde más se denuncian los delitos: 4 de cada 10 bogotanos lo hace. Quienes no denuncian, es porque desconfían en las autoridades que administran justicia (jueces, fiscales) o porque creen que es irrelevante. La denuncia ayuda a tomar mejores decisiones de política pública.
Se requiere trabajar en un protocolo de atención a la víctima y efectuar un seguimiento a su proceso, a fin de brindarle información oportuna y que las autoridades le informen que paso con su denuncia.

3. Crear un plan de choque para disminuir la inseguridad en el transporte público

Ocho de cada 10 bogotanos, según la encuesta CSC del DANE, se sienten inseguros en el transporte público. Y no es para menos: en el primer semestre del año ocurrieron, en promedio, 54 hurtos diarios en Transmilenio, 4 en el SITP y 5 en el SITP provisional. En TM, 2 de cada 10 hurtos ocurrieron bajo la modalidad de atraco y en el SITP, 5 de cada 10 casos, en el cual predomina el uso del arma blanca. Urge crear un plan de choque para combatir el hurto en el sistema de transporte público, pues la inseguridad, de cierto modo, afecta la demanda de pasajeros, dado que las personas prefieren migrar a un vehículo diferente, lo que a su vez impacta las finanzas del sistema y el tráfico de la ciudad. Debe actuarse con diligencia para contrarrestar el porte y uso de arma blanca en el transporte público.

4. Fortalecer la gestión policial para responder a las nuevas dinámicas del delito

No basta con aumentar el pie de fuerza en la ciudad si no se capacita mejor a los miembros de la policía en cómo actuar y responder frente a la violencia en la comisión de delitos y las nuevas dinámicas del crimen organizado. Es clave fortalecer las estrategias de inteligencia para desarticular a las bandas criminales. Si bien la tecnología será un gran aliado, al igual que la presencia de mayor policía en el espacio público (vía pública, transporte, puentes peatonales), un recurso humano con mejores capacidades incide en la gestión e investigación policial para reducir la comisión del delito.

5. Mantener la tendencia en la reducción de la tasa de homicidios en Bogotá

Aunque la ciudad registra un descenso en la tasa de homicidios (en 2018 fue de 13,3 por cada 100 mil habitantes, con unos), viene en aumento el uso del arma blanca en este delito: creció 13% respecto al 2014. Es importante mantener y fortalecer el control al porte de armas en lugares públicos, en el transporte, sitios de rumba y consumo de alcohol.

6. Reforzar implementación y cumplimiento del Código de Policía en los principales comportamientos que afectan la convivencia y la calidad de vida

La mitad de los comparendos se concentra en 3 comportamientos: porte de armas, consumo de alcohol o sustancias psicoactivas y el no pago del pasaje en transporte público.

7. Combatir el crimen organizado

Se requieren mayores esfuerzos para mejorar la intervención de la cadena criminal (receptación, comercialización y venta ilegal) del hurto de autopartes, celulares y tráfico de drogas en Bogotá. Se recomienda continuar con el Plan Integral de Convivencia y Seguridad Ciudadana (PICS).

8. Crear estrategias para reducir la violencia y mejorar la convivencia ciudadana

Bogotá es una ciudad agresiva. Hoy, tiene la segunda tasa más alta de violencia interpersonal del país y la tercera más alta en violencia contra niños y adolescentes. Además, vienen creciendo las tasas de violencia de pareja y contra la tercera edad. Una tarea urgente de la próxima Administración será desarrollar estrategias para la resolución pacífica de conflictos.

9. Mantener la estrategia de intervención intersectorial para tener entornos escolares seguros

Es vital combatir el expendio de drogas, los hurtos, las riñas, la presencia de pandillas y la accidentalidad vial alrededor de los centros educativos de la ciudad. Los niños y jóvenes son actores vulnerables a este tipo de violencia urbana.

EN MOVILIDAD

10. Adecuar las estaciones de TM para los buses biarticulados

Más buses biarticulados en la nueva flota de Trasmilenio implica readecuar alrededor del 40% de las estaciones existentes para que los buses puedan estacionarse. Esto, sin duda, representa desafíos en términos financieros y de cronograma, a fin de adecuarlas con celeridad para facilitar la operación de los biarticulados. Hay que hacerlo con premura y con buena planeación pues, cabe recordar, la troncal de la Caracas, en particular, será intervenida para dar paso a la Primera Línea del Metro de Bogotá. La nueva flota está compuesta por 1.441 buses, de los cuales el 67% serán biarticulados y el 33% articulados.

11. Garantizar la estabilidad financiera del transporte público

En los últimos dos años, se redujo en un 9% el número de pasajeros en el SITP y en un 2% el de TransMilenio, reducción que afecta las finanzas del sistema. Es urgente definir e implementar medidas para financiar el desbalance económico de su operación, garantizar una demanda adecuada y evitar que los bogotanos prefieran desplazarse en su vehículo particular, ante la inseguridad y la baja calidad del servicio del transporte público. Será necesario, entre otros, realizar un ajuste tarifario -tema sensible-, cumplir el otrosí que modificó los contratos del SITP y considerar ingresos variables como los recursos recaudados por multas de tránsito y los provenientes por el parqueo en vía. Los peajes urbanos son otra alternativa que está sobre la mesa.

12. Acabar con el SITP provisional

La implementación del SITP apenas va en un 58%, según la Contraloría Distrital. Aún ruedan por las calles de la ciudad más de 4.000 vehículos que prestan el servicio de manera de provisional y que debieron haber salido de circulación hace más de 5 años.
En esa medida, es vital avanzar en la licitación de los buses eléctricos y bajos en emisiones, que ha tenido tropiezos por cuenta de la ausencia de oferentes, para reemplazar la flota vieja y garantizar una movilidad más amigable con el medio ambiente. Al acabar la provisionalidad, se unificará y mejorará el recaudo.

13. Aumentar la satisfacción con el transporte público

A la luz de la Encuesta de Percepción Ciudadana de 2018 del programa Bogotá Cómo Vamos, aunque seis de cada 10 capitalinos se mueven en transporte público, solo el 13% de quienes usan TransMilenio se sienten satisfechos con su servicio (en 2008 era el 49%) y un 25% de los usuarios del SITP están conformes con éste. De otro lado, el porcentaje de bogotanos que considera que el servicio de TM ha mejorado pasó del 21% en 2009 al 9% en 2018.

14. Controlar y regular el transporte ilegal e informal

Por cada 3 habitantes hay un vehículo a motor. Se estima que hoy circulan cerca de 2’400.000 vehículos y para 2025 superarán los 3 millones, con las implicaciones que ello tendrá en el tráfico de la ciudad. Por otro lado están los bicitaxis, un servicio complementario de última milla que creció un 50% en los últimos 5 años (hoy son alrededor de 4.700 bicitaxis). Reglamentar este servicio no será sencillo, pero es un paso que debe darse.

15. Disminuir colados en el sistema de transporte público

El 15% de las personas que accede a TransMilenio evaden el pago del pasaje, lo que representa un promedio diario de 300.000 colados. De estos, el 10% ingresa de forma irregular por los torniquetes y el 5% mediante las puertas de acceso a los buses. En promedio, 1 de cada 7 usuarios no paga la tarifa. Se evidencia que, en porcentaje, la evasión es mayor en estaciones (17%) que en portales (10%). La próxima Administración deberá poner en marcha estrategias diferentes que logren reducir la evasión en el sistema, lo cual afecta de manera negativa sus finanzas.

16. Intervenir con pedagogía y regulación el uso de la motocicleta

Aunque vienen disminuyendo las muertes en siniestros viales -entre 2014 y 2018 se redujo en un 15% el número de fallecimientos (92 decesos menos)-, preocupa que cerca de 5 de cada 10 fallecidos sean peatones. Su interacción más peligrosa es con la motocicleta: 80 peatones murieron en 2018 en siniestros viales donde la moto se vio involucrada. Hoy, se estima que por cada 4 carros hay 1

moto: su parque automotor ha crecido en un 23% en los últimos 5 años. Esto es preocupante, toda vez que una movilidad sostenible implica desestimular el uso del transporte privado. Es necesario controlar la velocidad de las motos y reforzar la pedagogía para que sus conductores cumplan con las normas de tránsito.

17. Brindar mayor protección a los biciusuarios

Hoy, según la encuesta de convivencia y seguridad del DANE, Bogotá registra el mayor porcentaje de hurto a bicicletas de todo el país: 45%. Se estima que, cada día, se roban 21 bicicletas en la ciudad. A esto se suma su preocupante accidentalidad: entre 2014 y 2018, creció en un 14% el número de ciclistas fallecidos en siniestros viales. Aunque se mantiene el porcentaje de bogotanos que manifiesta utilizar la bicicleta como su principal medio de transporte (9%). Urge reforzar las medidas de protección para los biciusuarios, hacer obligatorio el uso de elementos de protección para ellos y el cumplimiento de las normas de tránsito, particularmente en el caso de los domiciliarios. El próximo alcalde o alcaldesa debe avanzar, igualmente, en la implementación del sistema público de bicicletas y en la reglamentación de las opciones de micromovilidad (patinetas).

18. Continuar con el proyecto metro y mitigar los efectos durante la obra

Adjudicado el diseño y construcción del metro, la próxima Administración debe continuar con la materialización de la primera línea que se deja contratada. Ello tendrá un efecto en el tráfico, en la calidad del aire, en la generación de escombros (durante la construcción y la demolición de material), en el arbolado urbano y en el ruido de la ciudad; además, hay que planear, debidamente, el traslado de las redes de servicios públicos e implementar un plan de manejo de tráfico, dado que los buses articulados transitarán sobre los carriles mixtos, lo que afectará la movilidad de los carros particulares y otros vehículos de servicio público (taxis), sin contar con que muchos desvíos serán por vías poco amplias para esa demanda vehicular.

La producción de escombros requiere, desde ya, el diseño cuidadoso de un plan de manejo para su disposición y aprovechamiento, a fin de mitigar este impacto ambiental.

19. Contratar la construcción de las troncales que alimentan al Metro

Los acuerdos financieros con la nación establecen la conexión de la Primera Línea del Metro para Bogotá (PLMB) con las futuras troncales de Transmilenio en la Avenida Ciudad de Cali y Avenida 68, donde además habrá estaciones integradoras. De este modo, su construcción será un imperativo para la próxima Administración. No hacerlo podría afectar la demanda de pasajeros que se proyecta para el metro: 72.000 hora/sentido.

20. Definir el futuro de la carrera Séptima

Decidir si va a continuar, modificar o cancelar el proyecto TM Séptima. Entre otras, también deberá decidir qué pasará con los predios adquiridos para la construcción de la troncal: de los 303 predios

necesarios para la obra, ya se han ofertado o adquirido 218. La adquisición de los 85 restantes fue suspendida.
Cualquier intervención en esta importante arteria vial tendrá que garantizar el derecho ciudadano a intervenir en este importante proyecto urbano.

MEDIO AMBIENTE

21. Mejorar la calidad del aire de la ciudad

En 2018, Bogotá tenía un nivel de concentración PM10 de 39 micras por metro cúbico, muy por encima del nivel permitido por la OMS: 20. En PM2.5, ese valor fue de 17 micras por metro cúbico (la OMS permite 10). Kennedy sigue registrando la peor calidad del aire de la ciudad. Persiste una baja calidad en el combustible diesel, una alta densidad de tráfico vehicular, una infraestructura vial con problemas y una débil gestión en los programas de inspección y mantenimiento de vehículos. Un motor mal calibrado, viejo y sin filtros contamina más.
Las fuentes móviles siguen aportando más de la mitad de la contaminación, en especial los automotores que funcionan con diesel (transporte de carga y transporte público); las fuentes fijas del sector industrial y comercial aportan un 44% y los incendios forestales tan solo un 2%.
El uso de tecnologías limpias en el transporte público, el uso obligatorio de filtros para el transporte de carga, mayor control a las fuentes fijas (industria) y el cumplimiento del Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá deben ser imperativos para contribuir a una mejor calidad del aire en la capital.

22. Incentivar el reciclaje

Disminuir la cantidad de residuos que llegan al relleno sanitario Doña Juana (más de 6.000 toneladas diarias) pasa por incentivar en los hogares la debida clasificación de los residuos sólidos, a fin de mejorar su aprovechamiento. Ello implica reforzar la pedagogía y trabajar de la mano con los recicladores de oficio para lograr una adecuada disposición de la basura. La ciudad requiere una política de economía circular.

23. Aumentar el arbolado humano y los espacios verdes

Incrementar el arbolado urbano y la cobertura verde en el espacio público será una tarea importante de la próxima Administración. No se trata, simplemente, de sembrar más árboles -lo cual debe hacerse con las especies adecuadas y en los lugares donde ofrezcan mayor valor ambiental- sino que es necesario cuidar y mantener los existentes. Hoy, en Bogotá, existe un árbol por cada 6 habitantes. Los árboles contribuyen a limpiar el aire (al reducir la contaminación por CO2), proveen sombra, atenúan las fuertes lluvias y sirven de hábitat para las aves. Su presencia estimula la actividad al aire libre y la cohesión social en zonas verdes.

24. Proteger ecosistemas sensibles en la zona urbana y rural de la ciudad

La próxima Administración tendrá que definir el futuro de la Reserva Forestal Van Der Hammen, si continuará con el proyecto de construir el Sendero de las Mariposas, en medio de los Cerros Orientales, y si hará intervenciones duras en los humedales, acciones bastante sensibles, pues tiene relación directa con el valor ambiental de los ecosistemas urbanos. La voz ciudadana es vital en estas decisiones, así como la gestión social con comunidades.

HÁBITAT

25. Estrenar el POT que quede aprobado

El Concejo de Bogotá discute, actualmente, la nueva propuesta de Plan de Ordenamiento Territorial para la ciudad. De no ser aprobada por el Cabildo Distrital, la Administración podría expedir el POT por Decreto. En cualquier escenario, gobernante tendrá que poner a rodar el plan y reducir la incertidumbre en caso de que existan posibles vacíos o limitaciones.

26. Prestar atención a la vivienda informal y a las ocupaciones ilegales

Aunque es difícil medir la densificación en los barrios de origen informal, se estima que, anualmente, se realizan entre 12 mil y 13 mil ampliaciones de vivienda en sectores de origen informal, cifra similar a la producción anual de vivienda VIS y VIP. Desde 2010, la expansión informal ha fluctuado entre 2.000 y 4.500 predios por año. En 2018, las nuevas ocupaciones ilegales monitoreadas se acercaron a las 3.000.

27. Articularse con la región

Mosquera creció 50%; Cajicá, 45%; Cota, 38%; Soacha, 37%; Funza, 33% y Chía, 24%. Su crecimiento se puede explicar, posiblemente, por los costos de la vivienda en Bogotá. La capital y los municipios de la Sabana comparten estructura ecológica, transporte público y servicios públicos, por lo cual requieren articularse e integrarse para poner en marcha proyectos conjuntos que beneficien a sus pobladres como soluciones de movilidad, mejorar accesos y contemplar el desarrollo de vivienda con visión regional y equipamiento compartido.

28. Acompañar discusión de proyecto de ley que busca crear la Región Metropolitana de la Sabana

En el Congreso de la República se radicó una iniciativa que da vida a esta figura administrativa de régimen especial, que incluye a la capital del país y a los municipios vecinos, con el propósito de optimizar la planeación e integración regional. El próximo alcalde o alcaldesa deberá acompañar

esta discusión, pues todo lo que allí se fije repercutirá en el desarrollo de la región y la articulación en temas de movilidad y hábitat, entre otros.

29. Reducir el consumo de agua en la ciudad

De acuerdo con los datos registrados por EAAB en 2019, se observa un incremento del 4,6% en el consumo de agua durante los últimos 3 años. En este sentido, resulta fundamental velar por la sostenibilidad de este recurso ambiental, para no agotar las fuentes de abastecimiento.

30. Intervenir el espacio público

La satisfacción de los capitalinos con el espacio público en Bogotá pasó del 37% al 30% durante el último año. Los niveles de ruido, la percepción sobre los puentes peatonales y la presencia de escombros y basuras en las calles están directamente relacionados con esta baja satisfacción. Es importante regular el uso y ocupación del espacio público por parte de las ventas ambulantes, así como mejorar la seguridad y la limpieza en el mismo.

31. Mejorar las condiciones de vida de los habitantes de las zonas rurales de Bogotá

El suelo rural de la ciudad de Bogotá es de 48.029 hectáreas, distribuidas en las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, Sumapaz al sur y Suba al norte. Contiene, además, 73.445 hectáreas de áreas protegidas. De otro lado, entre un 14% y 16% de la población rural se encuentra en condición de pobreza multidimensional. Hay que desarrollar acciones públicas para mejorar el bienestar y la calidad los habitantes en las zonas rurales del Distrito, entre ellas, una mayor cobertura en servicios públicos -energía, acueducto, alcantarillado y educación-. También, fortalecer la información de los indicadores de calidad de vida de la población rural, con el fin de hacerles seguimiento en el tiempo, dado que esos datos son dispersos y hoy tienen poca trazabilidad.

POLÍTICA SOCIAL

32. Reducir la pobreza

La pobreza multidimensional (aquella que identifica carencias a nivel del hogar y de las personas en salud, educación y nivel de vida) pasó de 5,4% en 2014 a 4,4% en 2018, mientras que la pobreza monetaria (incapacidad de la persona para satisfacer sus necesidades básicas) pasó de 10,1% en 2014 a 12,4% en 2018. Se estima que hoy, en la ciudad, existen cerca de 1'000.000 de personas con ingresos per cápita que no superan los $ 283.828 mensuales. Es importante revisar la asignación de subsidios.

33. Afrontar la migración de población venezolana

La llegada masiva de migrantes a la ciudad ha contribuido al aumento del trabajo informal y al crecimiento de la marginalidad, particularmente en los bordes. Han comenzado a generarse algunos brotes de xenofobia. Bogotá deberá destinar presupuesto para atender a esta población migrante, que demanda empleo, salud, educación y vivienda. Es fundamental continuar y fortalecer el Centro Integral de Atención al Migrante.

34. Impulsar una política transversal de género

Bogotá debe ser una ciudad segura para las mujeres, en donde se le garantiza sus derechos sociales, económicos y políticos. Hoy, las mujeres se sienten más inseguras en la ciudad, son las mayores victimas de múltiples violencias, las afecta más el desempleo (tasa de desempleo en las mujeres fue 11,6% en 2018, 2p.p. mayor que los hombres) y perciben en promedio menores ingresos (el ingreso promedio de las mujeres es $239.999 menos que los hombres). Se requiere fortalecer la transversalización del enfoque de género en las políticas, programas, planes y proyectos, en la ciudad, así como una mayor articulación intersectorial en la implementación de la política pública de mujeres y equidad de género, a fin de disminuir las disparidades a las que las mujeres son sometidas en diversos ámbitos.

35. Fortalecer estrategias transversales para proteger, de forma equitativa, a la primera infancia

Persisten brechas significativas en la calidad de vida de los niños menores de 5 años entre las 20 localidades de la ciudad. Preocupa, particularmente, el aumento de la desnutrición crónica (talla baja para la edad) y del bajo peso al nacer en esta población. Los hogares con niños y niñas menores de cinco años superan el promedio de pobreza multidimensional y monetaria de la capital. De otro lado, preocupa el incremento de la violencia contra los niños y niñas menores de 5 años, particularmente los casos de maltrato y abuso sexual, la mayoría de ellos en el entorno familiar. Deben continuar los esfuerzos y la articulación de la estrategia RIA para garantizar la protección de los derechos fundamentales de esta población, de manera equitativa, en toda la ciudad.

36. Incrementar la apuesta en Jornada Única

Esta administración tenía como meta que el 30% de la matrícula del sector oficial estudiara en Jornada Única. Para 2018, solo se llegó al 13,9% (el total de beneficiados es de 104.347 estudiantes). Para cumplir con este propósito, deben asegurarse ciertas condiciones como la disponibilidad de infraestructura, alimentación escolar, apuestas pedagógicas y mayor personal docente.

37. Mantener las estrategias para la reducción de la deserción escolar

Las estrategias para reducir la deserción han sido exitosas; la deserción escolar en el sector oficial viene bajando (en 2014 era de 2,5% y en 2017 se ubicó en 1,6%). Sin embargo, cerca de 62.000 niños

en edad escolar están por fuera del sistema educativo. Allí es donde se deben ahora concentrar los esfuerzos.

38. Evaluar los logros en bilinguismo

Bogotá trabaja en el tema desde hace más de 15 años y ha formado docentes para que tengan herramientas más idóneas. Sin embargo, según el balance de la actual administración, todavía no se alcanza la meta de ubicar a más del 15% de estudiantes del sector oficial en el nivel B1.

39. Mejorar la calidad y pertinencia de la Educación Orientada al empleo

En Bogotá, 1 de cada 5 jóvenes menores de 24 años no estudia ni trabaja y el 65% son mujeres. Frente a esto, es importante repensar la pertinencia de la Educación Orientada al Empleo – EoE-, aquella que contempla no solo la formación técnica y tecnológica sino los cursos por horas que imparten las instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano.

40. Bajar el desempleo juvenil

Hoy en día, los jóvenes son los más afectados por el desempleo. Mientras en 2018 la tasa de desempleo en la ciudad se ubicó en 10,5%, en la población joven llegó al 17,4%. De otro lado, las personas con mayor nivel de escolaridad tienen menores tasas de desempleo, pero tardan más semanas en encontrar trabajo (una persona con secundaria tarda 19 semanas y una persona con posgrado, 32 semanas). Es importante crear estrategias para disminuir el desempleo en los jóvenes.

41. Liderar reformas en la Universidad Distrital

Deben atenderse con urgencia las denuncias de corrupción en la institución educativa, mejorar la infraestructura y entablar diálogo con los estudiantes. Urgen reformas para llevar la Universidad a buen puerto.

42. Continuar con estrategias y programas exitosos en salud pública

La razón de mortalidad materna pasó de 29,9 gestantes fallecidas por cada 100 mil nacidos vivos (2014) a 25,2 por cada 100 mil (2018). Entre 2014 y 2018, la tasa de mortalidad infantil bajó de 9,4 a 8,8 por cada 1.000 nacidos vivos. Los nacimientos en madres entre 10 y 19 años también disminuyeron: mientras en 2014 se registraron 17.101, en 2018 fueron 10.949.

43. Continuar los esfuerzos por mantener la EPS Capital Salud

Si bien se ha mejorado la prestación de los servicios de la EPS Capital Salud logrando la reducción de 7 p.p. en la insatisfacción con el acceso a la atención de sus usuarios (18% en 2015 al 11% en

2018), aún son muchos los retos que persisten en la gestión de la única aseguradora pública en salud de la ciudad que se encarga de la gestión del riesgo individual de la población más pobre de Bogotá, y se espera que la próxima administración priorice el fortalecimiento de la gestión de capital salud, mejorando el acceso y oportunidad de los servicios básicos, especializados y de apoyo en el marco de la Atención Primaria en Salud Resolutiva para dar respuesta a las necesidades de salud de esta población vulnerable.

44. No bajar la guardia en vacunación, bajo peso al nacer, desnutrición crónica y VIH Sida

Persisten retos: aumentó la notificación de casos de VIH-Sida (entre 2016 y 2018 se notificaron 616 casos), disminuyó la cobertura de vacunación (en 2018 solamente la vacuna de la tuberculosis BCG alcanzó una cobertura útil en el Distrito Capital del 97,2%. Las demás no llegan al 90% de cobertura). Aumentaron los casos de desnutrición crónica (se pasó de 22.740 casos en 2016 a 29.965 en 2018)y subió la prevalencia de niños con bajo peso al nacer: En 2016 fue del 12,6% y en 2018, del 13,5%.

45. Priorizar la atención y cuidado de la salud mental

La ansiedad, la depresión, la psicosis y la epilepsia son los mayores problemas de salud mental en la ciudad; por cada 3 mujeres con síntomas de depresión y ansiedad, hay 1 hombre que los presenta y en suicidio, por cada 5 hombres que se quitan la vida, una mujer lo hace. Sin embargo, la ideación y la amenaza suicida es mayor en las mujeres. Los adolescentes, una población vulnerable.

46. Diseñar bienes y servicios para los adultos mayores

Bogotá está envejeciendo. La población de 65 años y más se ha incrementado, pasando de 5,5% a 8,8% entre 2005 y 2018. Por cada 100 personas menores de 15 años hay 47,4 personas mayores de 64 años en Bogotá, mientras que en 2005 indicador ese indiador era de 20,7. Se requiere infraestructura urbana para el cuidado del adulto mayor, así como oferta de vivienda para esta población. Es necesario, además, focalizar servicios para los bogotanos mayores de 60 años.

DESARROLLO ECONÓMICO Y COMPETITIVIDAD

47. Mantener y potenciar el crecimiento económico de la capital

Si bien Bogotá tiene una economía competitiva, se debe continuar dinamizando el crecimiento con apuestas en innovación, ciencia, tecnología y emprendimiento. Debe continuar con sus apuestas en especialización inteligente e iniciativas de clúster. Hoy, Bogotá aporta el 26% del PIB, genera el 18,3% de las exportaciones del país y produce el 92% de los servicios creativos. Cuenta con la mayor plataforma empresarial del país (más de 498.000 empresas) y la mayor actividad emprendedora.

48. Garantizar gestión social en obras de infraestructura

Vincular a los ciudadanos en la formulación, implementación y seguimiento de los proyectos públicos en los territorios. Identificar los impactos de la obra que pueden generar tensiones sociales en sus distintas etapas, de manera que las entidades se anticipen con estrategias de mitigación o compensación que reduzcan el conflicto social.

49. Revisar la carga tributaria y los compromisos financieros

En Bogotá existen más de 26 gravámenes locales (14 impuestos, 1 tasa, 1 sobretasa, 6 contribuciones, 4 estampillas) y esta administración creó dos más, acentuando la carga tributaria). Hoy la ciudad, el 54% de los ingresos correspondió a ingresos corrientes (tributarios y no tributarios), el 17% a transferencias y el 29% a recursos de capital (utilidades de las empresas, ingresos financieros, entre otros). El 92% de los ingresos corrientes, corresponde a los ingresos tributarios, con 8,3 de los 9 billones de pesos que totalizan los ingresos corrientes de la ciudad.
El 75% de los recaudos por impuestos se concentran en ICA, con 3,70 billones de pesos (44,6% del total) y el predial unificado, con 2,68 billones de pesos (32,3%). Cualquier modificación en la estructura tributara tendrá efectos en los compromisos financieros y el flujo de caja del distrito.

50. Propender por relaciones armónicas con las autoridades regional y nacional

El próximo gobernante debe priorizar una relación estratégica y armónica con la Nación, la autoridad departamental y las autoridades locales de los municipios vecinos para garantizar el diálogo, la articulación y el apoyo en proyectos e iniciativas importantes para la ciudad y su area metropolitana.